N° 42

~~FRC.1.~~ 7045

Case FRC 16109

CHATRY-LAFOSSE,

REPRÉSENTANT DU PEUPLE,

MEMBRE DU CONSEIL DES ANCIENS,

A SES COLLÈGUES DES DEUX CONSEILS.

PLUS nous avançons dans la carrière de la liberté, et plus nous approchons du terme heureux où nous pourrons nous livrer entièrement à tout ce qui peut contribuer au bonheur de la grande ſamille des Français.

Parmi les moyens à mettre en usage pour parvenir à un but vers lequel notre sollicitude nous entraîne, nous devons principalement distinguer ceux qui ont pour objet le perſectionnement de l'agriculture et le rétablissement du commerce. Ces deux branches essentielles de notre économie politique sont tellement liées entre elles, que nous devons ſaire marcher de ſront tout ce qui tend à leur amélioration.

THE NEWBERRY LIBRARY

N° 42

Un des plus sûrs moyens à employer pour donner un grand essor à l'industrie nationale se présente dans la confection des canaux, et dans la multiplicité de nos ports.

Pénétré depuis long-temps de cette vérité, je m'étois occupé, dès le commencement de notre révolution régénératrice, du développement des moyens à prendre pour améliorer l'agriculture et le commerce dans le département du Calvados. Convaincu que la situation des côtes de ce département, réunie à la nature de ses productions et au génie actif de ses habitans, permettroit d'espérer les plus grands succès, je présentai quelques idées sur cette matière importante pour le pays qui m'a vu naître, aux Assemblées Constituante, Législative et à la Convention Nationale. A cet égard je ne puis que regretter que les moyens que j'ai offert n'ayent pas été exécutés dans le temps, puisque, par leur exécution, le port de Caen auroit pu être très-utile à la patrie dans la guerre de la liberté, et dans ce moment sur-tout, où nous nous occupons des mesures nécessaires, pour vaincre dans son antre sanguinaire le monstre cupide, dont depuis plus d'un siècle, la politique astucieuse a été le fléau de l'Europe.

En effet, si le port de Caen eût été mis en état, son canal jusqu'à la mer auroit pu réunir un nombre considérable de bâtimens de tout genre, destinés à porter la destruction et la vengeance sur les bords ennemis : ils y auroient été à l'abri de toute insulte, et préparés sans danger, jusqu'au

moment où nos intrépides défenseurs s'y seroient lancés au premier signal, pour aller de concert arracher le sceptre de l'orgueilleux dominateur des mers.

Le bureau de commerce établi près le comité de salut public, desirant avoir des renseignemens sur les moyens d'améliorer l'agriculture et le commerce, s'adressa en l'an 3 à l'administration centrale du département du Calvados, pour lui indiquer quelques citoyens qui pussent les lui procurer. Nommé membre de cette commission, je présentai mes idées à mes collègues sur le port de Caen et la navigation de la rivière d'Orne. La commission les approuva, et le mémoire que j'en rédigeai ſut envoyé au comité de salut public, le 24 prairial an 3.

Depuis cette époque, les travaux du port de Caen ont été entièrement abandonnés; mais comme il importe de ne pas perdre le fruit de ceux commencés depuis long-temps, vu que leur dépérissement seroit un préjudice notable à la République, je m'empresse de mettre sous les yeux du Conseil des Cinq-Cents les heureux résultats qu'on doit attendre de leur perfection, en lui soumettant mon mémoire du 24 prairial an 3.

Je terminerai ces réflexions en observant, que nous ne pouvons trop nous hâter de donner à l'agriculture et au commerce tous les avantages qui leur sont utiles et indispensables. Nous devons donc employer la plus grande diligence dans la confection de nos ports maritimes, puisque

c'est un des premiers moyens qui se présente pour établir notre marine sur le pied le plus respectable. Ne tardons pas davantage à profiter des dons que la nature nous a faits, sur-tout dans la Manche, où il est démontré que nous ne pouvons trop multiplier ces établissemens. Enfin ne perdons pas un instant de vue, qu'il appartient à la grande Nation, de détruire à jamais la tyrannie liberticide, que depuis long-temps le gouvernement Britannique cherche à établir sur les mers; et que nous ne formerions qu'une puissance secondaire et subordonnée sur cet élément, si les mesures les plus certaines, comme les plus étendues, n'étoient pas employées pour affranchir le Monde d'un despotisme aussi révoltant.

COPIE

DU MÉMOIRE

Sur le commerce maritime de Caen ; sur son port, sur la navigation de la rivière d'Orne, envoyé au Bureau de commerce près le comité de salut public, le 24 prairial de l'an troisième de la République.

A des époques très-reculées du despotisme détruit, le port de Caen étoit renommé par ses opérations maritimes : nous en rencontrons des traces multipliées dans nos annales historiques, et notamment avant la réunion politique de la Normandie avec la France. Dans ces temps antérieurs, il existoit peu de fortunes mobilières ; le commerce étoit borné à un petit nombre de spéculations ; il y avoit alors peu de communications entre les différentes nations : néanmoins les fabriques considérables de draperies de plusieurs espèces et de beaucoup de tanneries qui existoient à Caen et dans les villes environnantes dès les treizième et quatorzième siècles, sont une démonstration suffisante, que dès-lors la commune

de Caen étoit distinguée parmi les villes commerçantes. Les historiens qui nous ont laissé des traces de l'industrie de nos ancêtres, nous instruisent que jusques vers la fin du siècle dernier, le commerce maritime s'étoit toujours bien soutenu à Caen; mais la tyrannie ne pouvant s'accorder avec l'amour de la liberté, qui, dans tous les temps, a été l'apanage des hommes de mer, et le régime fiscal, destructeur de tous les progrès en ce genre, augmentant encore la source du mal, le gouvernement despotique en combla la mesure par son édit inhumain de l'année 1685, en forçant, malgré tous les droits de la nature et de la liberté, des citoyens industrieux à abandonner une patrie qu'ils chérissoient, et à laquelle ils étoient utiles. Depuis cette époque désastreuse, le commerce de la ville de Caen a toujours été en déclinant; ses manufactures de lainages et de tanneries se sont évanouies, et son commerce maritime a été borné à recevoir dans son port des vaisseaux de petit cabotage, qui y apportent des marchandises pour la consommation de la cité et des contrées environnantes.

Nous devons en cette occasion rendre justice aux vues saines de Colbert, qui, au milieu d'une cour corrompue, employoit ses talens et ses connoissances à créer tous les moyens qui pouvoient être utiles au commerce et à l'agriculture. Cet homme de génie avoit bien apperçu tous les avantages qui pouvoient résulter de ces deux branches d'industrie pour la ville de Caen. Convaincu de l'amélioration qui pouvoit être faite à la navigation de la rivière d'Orne, et combien elle avoit été négligée depuis plusieurs siècles, puisqu'aucuns travaux n'y avoient été exécutés depuis le commencement du douzième, il fit creuser une portion de canal depuis la ville jusqu'à la mer. Sans doute il auroit fait continuer un travail aussi intéressant; mais la mort enleva trop tôt ce citoyen zélé pour la chose publique: ses successeurs n'eurent ni les mêmes vues ni les mêmes talens, et les projets d'amélioration du port de Caen et de la rivière d'Orne furent dès ce moment mis à l'écart.

La ville de Caen, distante de trois lieues de la mer, où elle

communique par la rivière d'Orne, est favorablement placée pour le commerce. Arrosée par cette rivière, qu'il est possible de rendre navigable, dans un pays très-fertile, cette ville peut jouir de tous les avantages nécessaires pour parvenir aux plus grands résultats, que nous allons tâcher de développer. Depuis long-temps beaucoup de citoyens zélés pour le bien public ont réclamé pour une situation autant favorisée de la nature; mais, soit insouciance du gouvernement depuis la mort de Colbert jusqu'à nos jours, soit que les artistes (1) qui s'en sont occupés n'en ayent pas bien calculé toutes les combinaisons utiles; soit enfin que ces travaux, sous le régime de la tyrannie, ayent trop dépendu de l'arbitraire, il en est résulté qu'on a eu peu d'égards à toutes les réclamations, jusqu'à l'époque de l'année 1786, où une adjudication fut passée pour redresser le cours de la riviére sur environ une demi-lieue au dessous de la ville, et pour creuser les deux canaux qui la terminent du côté du nord et du levant. Si, à cette époque, on eût consulté les négocians sur les véritables intérêts du pays; ils n'auroient pas manqué de faire des observations utiles sur l'exécution des travaux du port de Caen; ils auroient développé toutes les parties dont il peut être susceptible, d'où on auroit été en état de décider avec connoissance et précision les véritables besoins du commerce, et déterminer avec exactitude les ouvrages nécessaires, et par quelle partie on devoit commencer.

Les canaux commencés par l'adjudication de 1786 ont 18 pieds

---

(1) Depuis long-temps il a existé des reproches contre les artistes chargés de la partie des travaux publics. Peu d'entre eux ont donné des idées véritablement utiles. Concentrés dans leur art, ils s'attachoient trop à la partie de la décoration, en négligeant les objets les plus essentiels à la prospérité publique. Combien d'administrateurs n'ont pas été séduits par des plans qui ne prouvoient que le talent de leur auteur, et qui cependant étoient dénués de tout ce qui caractérise une grande utilité. Il résulte de cette vérité, que l'art doit être subordonné à l'utile, et que l'administrateur, écartant tous les prestiges qui lui sont présentés, doit être le moteur et le créateur des projets nécessaires au bien public, pour les faire exécuter ensuite par ceux qui sont préposés à cet effet.

de profondeur, de manière que, lorsque cet ouvrage sera fini, des vaisseaux de trois cents tonneaux au moins pourront mouiller contre la ville. Les entrepreneurs devoient rendre ces canaux libres au commerce à la fin de l'année 1791. Sans doute les fonds immenses que la République est forcée de débourser pour maintenir la liberté que nous avons conquise, ont formé un obstacle dont nous sommes bien éloigués de nous plaindre, puisque nous jouissons de ce bienfait inestimable ; mais la nature de ce travail, sur-tout le creusement des canaux commencés, et la partie des murs de quai qui restent à construire, ne permet pas de différer à le terminer, d'autant plus qu'étant barrés par des batardeaux, les crues d'eaux, qui sont périodiques pendant les hivers, y apportent des matières qui y stagnent faute d'écoulement. Il est donc très-essentiel, sous le rapport de l'économie, de rendre à la rivière d'Orne son cours naturel, et de terminer ces canaux, afin de ne pas perdre le fruit d'une partie des dépenses déja faites.

Il y a peu à faire dans la partie du restant de la rivière d'Orne jusqu'à la mer. Il suffira d'employer quelques moyens pour vaincre les obstacles qui s'opposent encore au passage des vaisseaux de trois cents tonneaux, et à obtenir la même profondeur de dix-huit pieds, égale à celle des canaux creusés proche la ville. Cette opération est très-urgente, puisqu'elle tend à accélérer le moment où des vaisseaux d'un plus fort tonnage pourront arriver jusqu'à Caen.

Quant à l'embouchure, depuis long-temps elle est reconnue vicieuse par les bancs de sable considérables qui s'y trouvent. On peut remédier à cet inconvénient, en creusant un canal dirigé sur la fosse de Colleville, où le mouillage de vingt-cinq pieds d'eau de basse mer ne laisse rien à desirer. Cette partie n'a pas varié depuis plus de cent ans, puisqu'on y trouve encore les mêmes sondes : ce qui est prouvé par les mémoires de Vauban.

Si, à l'extrémité de ce canal projeté, on pratiquoit un saz d'écluse, le résultat donneroit, en tout temps et à toute heure, l'entrée

à tous les vaisseaux du commerce, avantage bien précieux dont nos ports de la Manche sont privés. On peut avancer à cet égard que le port de Caen auroit cet avantage sur beaucoup d'autres ports, notamment sur celui de Nantes, dont les navires sont forcés de rester à Paimbœuf, même au-dessous, et sur le port du Havre, où les gros vaisseaux du commerce ne peuvent entrer avant le retour des hautes mers. Sous ce rapport de très-grande utilité, le port de Caen pourroit être caractérisé comme port de refuge ; et comme nous ne possédons encore dans la Manche que celui de Cherbourg qui ait réellement cette propriété, il est devenu important d'en procurer un second au commerce de la République.

Nous ajouterons à ces observations combien il est essentiel que les ports de commerce donnent aux négocians et armateurs la faculté de pouvoir y maintenir les vaisseaux à flot. Les ports d'échouage ou de rivière, qui sont privés de cet avantage, présentent des inconvéniens sans nombre, auxquels, il est à propos de remédier. Il est facile d'en faire jouir le port de Caen, en établissant des portes de flot sur le canal principal au-dessous de la ville. Ce moyen, correspondant avec le saz d'écluse à l'embouchure projetée, mettroit la ville de Caen au niveau des villes maritimes les plus favorisées par la nature, puisque des vaissenux de plus de trois cents tonneaux arriveroient sous ses murs et y seroient constamment maintenus à flot.

Depuis long-temps il est reconnu qu'un des grands moyens pour faire fleurir le commerce et l'agriculture consiste à établir, dans un grand Etat sur-tout, les communications les plus étendues et les moins coûteuses. La navigation dans l'intérieur, soit par des rivières rendues navigables, soit par des canaux, présente cet intérêt général. On peut comparer cette navigation aux grandes artères des corps organisés, qui distribuent également dans toutes les parties, et y entretiennent le mouvement et la vie. La nature est d'accord avec les principes. Nous voyons par ses grandes dispositions sur la surface du globe, qu'elle nous a donné des modèles à suivre, et que nous n'avons que quelques secours de l'art à employer pour arriver aux plus grands et aux plus satisfaisans résultats.

D'un autre côté, si nous jettons nos regards sur un des plus anciens peuples de l'univers, nous verrons qu'il y a long-temps que les Chinois nous ont devancés dans cette carrière, et que l'immense population, l'agriculture et le commerce, doivent en partie leur accroissement et leur prospérité aux nombreux canaux qui arrosent ce vaste territoire. Le gouvernement anglais a senti cette grande vérité. Depuis long temps il s'occupe à rendre les rivières de son île navigables, et à creuser des canaux, moyens qui correspondent à ses nombreux ports de mer, et qui favorisent son agriculture, ses usines très-multipliées et son commerce intérieur et extérieur. Nous ajouterons à ces reflexions une considération importante, celle qu'une pareille mesure rend à la nourriture de l'homme une grande quantité de terreins, uniquement employés à la nourriture des animaux que nécessitent nos nombreux charrois. Si toutes les heureuses influences de cet avantage étoient développées, il en sortiroit une masse de preuves en faveur de cette vérité, dont la moindre seroit de diminuer la dépense énorme qu'occasionne à la République la construction et la réparation annuelle des chemins et grandes routes; il en résulteroit beaucoup d'économie pour ces dernières, qui seroient jugées indispensables, puisque, dans beaucoup d'endroits où les matériaux pour leur confection sont rares, le transport pourroit s'en faire à peu de frais.

Nous croyons nous être assez étendus sur la nécessité d'ouvrir des canaux, et avoir suffisamment démontré leur utilité : nous allons soumettre à l'administration des renseignemens et des données certaines sur la navigation de l'Orne, et sur le grand intérêt qu'elle présente à l'agriculture et au commerce.

La rivière d'Orne prend sa source dans le département qui porte son nom, proche la ville de Séez, et se trouve augmentée dans son cours par environ douze petites rivières. Sa source n'est pas éloignée des rivières de la Sarthe et de la Mayenne. Cette dernière porte bateaux jusqu'à Laval et se jette dans la Loire : sa réunion avec la rivière d'Orne ne présente aucune difficulté, et avec le secours de l'art elle peut être facilement opérée; cette mesure vivifieroit un pays immense qui manque absolument de débouché

convenable pour ses exploitations en tous genres : déja les départemens de l'Orne et de la Mayenne ont senti le besoin et la grande utilité de cette navigation, et en ont formé la demande ainsi que le département du Calvados. Il seroit impossible de bien calculer tous les avantages de cette navigation intérieure : elle en présente d'immenses sous les rapports du commerce et de l'agriculture. L'Orne parcourt un pays abondant en bois, dont le transport devenu facile en fourniroit d'excellens à la marine, et du combustible pour les riches mines de fer qui se trouvent sur les bords de cette rivière. Depuis un temps immémorial, faute de débouchés, il n'existe aucun encouragement, aucune industrie dans cette partie intéressante. Les propriétaires abandonnent en quelque sorte à la nature le soin de replanter leurs terreins, ne pouvant en tirer d'autre bénéfice que celui de les consommer sur le local. Ah! combien de reproches à cet égard ne sommes-nous pas en droit de faire à l'ancien gouvernement, qui, malgré des réclamations souvent répétées, a toujours dédaigné de les entendre, et de porter l'existence et la vie dans une contrée qui présentoit les plus grands avantages à l'agriculture et au commerce! C'est en ce moment sur-tout que les bons citoyens regrettent le plus qu'un projet aussi utile n'ait pas été effectué depuis long-temps. Cette ville, dont la population est considérable, jouiroit actuellement d'un arrivage facile et peu coûteux pour tous les objets de première nécessité, dont le prix du transport est devenu si élevé et si onéreux aux citoyens.

Cette navigation intérieure établiroit une communication entre la Loire et la Manche, sans entrer dans l'Océan. En temps de guerre, cet avantage seroit bien précieux, puisque les ennemis de la République ne pourroient apporter aucun obstacle au transport des denrées et effets militaires, qui jouiroient de cette navigation, et que, sans aucun danger, le Nord de la France auroit une correspondance assurée avec le centre et le Midi. Le commerce et l'agriculture, dans les départemens qui avoisineroient cette navigation, prendroient un essor au-delà de toute espérance.

Après avoir tracé rapidement le tableau des opérations à suivre

pour donner au port de Caen et aux départemens environnans toutes les prérogatives et tout le lustre qu'une situation aussi heureuse indiquent sous tous les rapports, nous croyons devoir ajouter quelques renseignemens sur la navigation et les opérations maritimes actuelles au port de Caen; sur la construction, l'armement et l'équipement des vaisseaux; sur la possibilité de construire actuellement des navires pour le compte de la République dans les chantiers de Caen, et sur les pêcheries à y établir, ainsi que sur les côtes étendues du département du Calvados.

Le port de Caen fournit jusqu'à présent peu de vaisseaux au commerce de la République : à cet égard, il est borné à un petit nombre, qui, en temps de paix, servent au cabotage. Dans le moment actuel, la guerre ne leur permet que la faculté d'aller dans les ports du Havre et de Rouen, afin d'en rapporter à Caen des objets de consommation pour cette commune et les villes et pays environnans.

Les constructions faites aux chantiers de Caen ont toujours été estimées : outre les vaisseaux de cabotage de cinquante à cent et cent cinquante tonneaux qu'on y construit habituellement en temps de paix, il s'y en construit encore d'autres d'un plus fort tonnage pour le compte de différens ports de la République. Les départemens du Calvados et de l'Orne abondent en excellens bois pour la marine; ces bois sont voiturés à Caen, où ils sont embarqués et transportés à grands frais au Havre et autres endroits. Il est évident qu'il y auroit une économie considérable pour la République, si les bois de ces deux départemens étoient employés aux constructions navales sur les chantiers de Caen.

On peut construire actuellement des navires de cent à cent vingt pieds de quille à la nouvelle calle du port de Caen, et les mâter et gréer complétement à l'embouchure de la rivière; les ouvriers ne manqueroient pas pour ces constructions : il y a à Caen des constructeurs intelligens en état de les diriger, de former de bons ouvriers, et de suivre exactement les gabaris qui leur seroient donnés, conformément aux espèces de navires qu'on voudroit y faire

construire : il y a également à Caen des maréchaux expérimentés dans la fabrication des ferrures concernant la marine, même des ancres. En outre, on observe que le département du Calvados a, dans son arrondissement, la grosse forge de Danvou, relevée depuis environ un an, et celle de Bal-sur-Drôme, ci-devant Baleroi, qu'un soumissionnaire demande à remettre en activité; et que d'ailleurs le pays abonde en excellentes mines de fer, spécialement les rives de l'Orne.

Il se trouve à Caen plusieurs cordiers instruits, qui dans leur jeunesse ont travaillé à Brest, et qui entendent bien cette partie. La culture du chanvre est considérable dans le Calvados, et peut le devenir encore davantage lorsqu'elle sera encouragée par le gouvernement. Quant au calfatage des navires, il est d'usage aux chantiers de Caen que les charpentiers soient également calfats : ainsi point d'embarras à cet égard.

Les mâtures peuvent se trouver dans le pays, au cas que les magasins de la République ne puissent en fournir en bois du Nord.

Quant à la sortie des navires qui seroient actuellement construits à Caen, il est reconnu que la partie de la rivière d'Orne, dite des Cerisiers, qui est la moins profonde depuis la ville jusqu'à la mer, a cependant quatorze à quinze pieds de profondeur de haute mer. Ainsi il est démontré qu'on peut, sans inconvénient, construire aux chantiers de Caen des navires de cent à cent vingt pieds de quille, qui ne tirent, l'avant et l'arrière compensés, que neuf à dix pieds d'eau.

Pendant les guerres précédentes, il a été construit à Caen des vaisseaux pour la marine. Si, sous le règne du despotisme, plusieurs constructions y ont été effectuées, sous celui de la liberté pareilles opérations peuvent être renouvelées avec d'autant plus d'espérance de succès, que les travaux déja faits au port de Caen, et sur-tout le redressement de la rivière par le nouveau canal en facilitent beaucoup l'exécution.

La population de la commune de Caen, celle des communes

situées sur les côtes étendues du département du Calvados, présentent les plus grands moyens pour établir des pêcheries dans tous les genres. Cette espèce d'industrie est une source de richesses intarrissable, qui demande les plus grands encouragemens du gouvernement; elles forment des marins instruits et endurcis à tous les dangers de la mer. Déja, et avant la révolution, il y a eu à Caen différentes expéditions à la pêche du banc-de-Terre-Neuve; mais le régime fiscal a toujours contrarié cette pêche dans le port de Caen. Jusqu'à présent, ce moyen d'industrie a eu peu d'essor sur les côtes du Calvados; mais lorsque la Nation française aura dompté sur les mers un ennemi implacable, qui s'est toujours opposé à ses succès dans cette branche intéressante; que son énergie aura rompu le sceptre dominateur qui prétend gouverner exclusivement sur cet élément, les habitans de Caen et du Calvados entreront avec courage dans cette nouvelle carrière qui leur sera présentée, et se livreront avec dévouement à cette grande source de prospérité nationale.

Nous bornerons là nos observations sur le port de Caen, sur les grands avantages que l'agriculture et le commerce retireroient si la rivière d'Orne étoit rendue navigable, et réunie, par un canal de communication avec la Mayenne ou la Sarthe qui se jettent dans la Loire; sur la possibilité d'établir des pêcheries avantageuses sur les côtes du Calvados; sur la convenance et la grande économie qui résulteroit de la construction de navires pour le compte de la République sur les chantiers de Caen. Déja les différentes administrations ont adressé ces réclamations aux comités de gouvernement, et notamment au comité de salut public, à celui des travaux et à celui de la marine, en date du 17 brumaire de l'an troisième de la République.

Le zèle qui nous anime pour l'avancement de la chose publique nous fait espérer qu'on aura égard à ces réclamations, qui sont fondées sur les grands intérêts de l'agriculture et du commerce : trop long-temps on a négligé une des belles situations qui existent pour faire fleurir le commerce maritime. Dans l'ancien régime, la ville de Caen a pu être rivalisée par d'autres, qui trouvant plus d'accès

auprès des gouvernans, emportoient toutes les faveurs : ce systême entroit dans les principes de la fiscalité, qui, pour mieux exercer sa rapacité, préféroit un petit nombre de ports, afin de mieux surveiller sa proie. Mais aujourd'hui que la liberté va faire jouir tous les Français des grands avantages qu'ils ont droit d'attendre, les habitans de Caen et du Calvados espèrent qu'enfin le gouvernement prendra connoissance des grands moyens que la nature a préparés autour d'eux; qu'il voudra bien s'en occuper, et ordonner qu'aussitôt la paix ils seront mis en exécution.

BAUDOUIN, imprimeur du Corps législatif, place du Carrousel, n°. 662.